Exp 0550

5-D-1

I N D I C E

Nº INTERNO	ARCHIVO	DOCUMENTO
349	5-D-1	Informe sobre personal de comunicaciones.
350	" "	Informe del SICO - cconclusiones y acciones recomendadas.
540	" "	Listado de puerto nacionales
541	" "	Organización de la Aviación Naval y su relación con la conducción de las operaciones aéreas navales durante el conflicto.
542	" "	Documentación referida al evento Malvinas.
550	" "	Art. Operaciones c/Helicópteros Livianos.
551	" "	Infor.Aerospatiales (Mis.Anti-Buques Exoce

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 01

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº ø550

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-1

ARMADA ARGENTINA

Nº 46 / /84 "R"
Letra JEIN,IM4,4

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 02

RESERVADO

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº Ø 550

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-D-1

BUENOS AIRES, 02 de agosto de 1984.

OBJETO :E/traducción.

1) DIRECCION DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL.
2) JEFATURA DE LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE.

Por considerar de interés su conocimiento se eleva copia de la traducción del artículo "OPERACIONES CON HELICOPTEROS LIVIANOS BRITANICOS DURANTE LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS MALVINAS" aparecido en la publicación "U.S. Army Aviation Digest".

AGREGADOS
Lo que se indica.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO "B"
JEFATURA DE INTELIGENCIA

ALFREDO S. LUZURIAGA
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE

J-23.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE OPERACIONES
ENTRADA: 07 AGO 1984

Conocimiento	JEFE	SUB-JEFE	JEFE DESPACHO

GIRO INTERNO
POLITICA Y ESTRATEGIA
Div. Política Naval
Div. Estrategia Naval
PLANEAMIENTO
Div. Planeamiento
Div. Doctrina
Div. P. P. C.
MEDIOS
Div. Med. de [illegible] y A.A.
Div. [illegible] Sub. y A. Sub.
Div. Informática
OPERACIONES
Div. Planes y C. de Oper.
SECRETARIA Y DESPACHO
CAAC 1
GIRO EXTERNO

SALIDA:

8 AUG

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 23

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

DEPARTAMENTO INTELIGENCIA

PAIS: GRAN BRETAÑA

COMPONENTE: FUERZAS ARMADAS

TEMA: OPERACIONES CON HELICOPTEROS LIVIANOS BRITANICOS DURANTE LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS MALVINAS.

A través de un artículo editado en la Publicación U.S. ARMY AVIATION DIGEST, órgano de difusión de la Aviación de Ejército de los EE.UU., el que fue escrito por el Teniente Coronel DAVID W.A. SWAN; Oficial de Enlace Británico en la Escuela de Aviación de Ejército de los EE.UU. FORT RUCKER - ALABAMA, se pudo extraer conceptos, organización y empleo del Apoyo de Helicópteros de las Fuerzas Inglesas durante las acciones desarrolladas en MALVINAS.

Es de acotar que el mencionado Oficial no tuvo una participación activa en las acciones de MALVINAS, pero sí mantuvo un contacto directo con el Director del Comando de Aviación del Ejército Británico; DIDDLE WALLOP, el Jefe del Escuadrón de Aviación de Ejército Británico Nº 656; Mayor COLIN SIBUN y con el Oficial de Operaciones del Escuadrón de Aviación de la Brigada de Infantería de Marina; Mayor ANDREW EAMES, quienes le aportaron datos y apreciaciones que le permitieron escribir el artículo en cuestión.

ORGANIZACION

Antes de describir la organización de las unidades de aviación que tuvieron participación activa en la "OPERACION "CORPORATE" (nombre clave usado en la operación militar de MALVINAS), es necesario puntualizar ciertas diferencias en el concepto de empleo del apoyo de helicópteros en las FF.AA. Inglesas respecto de la

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 64

US. Army.

El Ejército Británico tiene su apoyo aéreo integral provisto por la Aviación del Ejército Británico (Army Air Corp - AAC), el cual es un arma, en términos norteamericanos, teniendo su propia estructura de reclutamiento de Oficiales y Suboficiales, y su propio uniforme, distintivos y colores. El AAC (Army Air Corp.) está organizado en regimientos (equivalentes a batallones de aviación norteamericanos), la mayoría de ellos desplegados en ALEMANIA y en escuadrones independientes, la mayoría de ellos basados permanentemente en el Reino Unido. Un regimiento normalmente apoya a una división y un escuadrón apoya a una brigada.

La Real Infantería de Marina (Royal Marines) tiene su propio Escuadron de Aviación, el cual está organizado ligeramente diferente a un escuadrón del AAC., es un poco más grande, pero opera básicamente el mismo tipo de aeronaves.

En la práctica, el Ejército es responsable de la selección del material de vuelo y del entrenamiento de los pilotos del Cdo. Bde Air Sqn (Escuadrón de Aviación de la I.M. Inglesa).

Ni el Ejército ni la Infantería de Marina tienen helicópteros utilitarios ni de transporte.

Este apoyo es provisto por la RAF(Royal Air Force) al Ejército y por la RN(Royal Navy) a la Infantería de Marina, a su requerimiento.

En el presente artículo solo se menciona superficialmente el empleo de éstos últimos helicópteros de apoyo de la RAF y de la RN, los cuales son en general bien conocidos, poniendo énfasis principalmente sobre los helicópteros livianos del AAC y del Cdo. Bde. Air Sqn.

El apoyo de mantenimiento de las maquinas del ejército y de la I.M. es proporcionado por otra arma del Ejército, REME (Royal Electrical And Mechanical Engineers).Cada regimiento y escuadrón del AAC tiene su propio Destacamento de mantenimiento liviano de técnicos del REME responsables no solo del apoyo directo (1° línea) de mantenimiento de aeronaves, sino también de vehículos

y otros equipos de la unidad. El apoyo (2da. línea)es proporcionado por los talleres del REME los que son capaces de desplegar destacamentos AMG (Aircraft Maintenance Groups), a pedido. Aunque el REME proporciona apoyo de mantenimiento para la totalidad del Ejército, el personal de mantenimiento de aeronaves está totalmente integrado a la aviación y a sus unidades y usan la misma boina color azul cielo como el AAC., pero sin embargo tienen su propio distintivo diferente. La fuerza terrestre inicialmente desplegada para la operación "Corporate" en las Islas incluían al 3er. Comando Brigada Royal Marinas (3 Cdo. Bde) el cual formó parte del grupo anfibio que efectuó el desembarco inicial en las playas de SAN CARLOS el 21 de Mayo de 1982, el Cdo Bde Air Sqn, que formaba parte de la Brigada, fue también desplegado al mismo tiempo. Subsecuentemente las fuerzas en tierra fueron reforzadas por la 5ta. Brigada de Infantería y por el Comando de las FFTT en las islas, que formaban una pequeña división.

La 5ta. Brigada, basada en UK, no tenía aviación propia, por lo tanto le fue asignado un escuadrón del AAC., el 656 Sqn AAC., que formaba parte de la 1era. Brigada de Infantería

El escuadrón de helicópteros de la Brigada de IM se empleó reducido aproximadamente a sus 2/3 debido a la falta de espació en los barcos para su transporte. Consistió por lo tanto en una jefatura de escuadrón que forma parte del Cdo 3era. Br IM. 3 secciones cada uno a Tres (3) helicópteros de observación GAZELLES y una Sección de Seis (6) helicópteros antitanques-utilitarios WESTLAND SCOUT. Cada sección puede emplearse en forma independiente. También se le agregó un destacamento de Tres (3) WESTLAND SCOUT del 656 Sqn AAC para el despliegue inicial. El resto de este escuadrón le seguiría más tarde.

El 656 Escuadrón AAC estaba organizado como escuadrón normal es decir, una pequeña jefatura, que incluye a un OE(Oficial de Enlace) que se destaca al Cdo Br., un pelotón Comando de escuadrón, Dos (2) Secciones a Seis (6) helicópteros cada uno y un REME LAD.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 06

Una sección posee helicópteros GAZELLE y la otra SCOUT antitanques. El destacamento de Tres (3) SCOUTS que fuera enviado adelantado con el Escuadrón de Aviación de la IM., volvió a reintegrarse a su escuadrón de orígen una vez que éste desembarcó en las islas.

Cada escuadrón fue reforzado con un AMG(Aircraft Maintenance Groups.) proveniente del taller de Mantenimiento de Aeronaves 70 del REME, el cual proporcionó el apoyo a las unidades de 2da. línea. Eventualmente los dos AMGS fueron combinados y formaron una base de mantenimiento sobre la cabeza de playa en SAN CARLOS. Los helicópteros de apoyo logístico fueron proporcionados por los destacamentos de los escuadrones de la Aviación Naval y de Royal Air Force. Estos incluían helicópteros WESSEX, SEA KING y CHINOOK, En total se desplegaron para la operación "CORPORATE" alrededor de DOCIENTOS (200) helicópteros de Siete (7) diferentes tipos incluyendo a los del AAC y del Cdo Bde Air Sqn.

EQUIPAMIENTO

Los dos tipos de máquinas usadas tanto por el 656 Sqn AAC y del Cdo Bde Air Sqn fueron GAZELLE y SCOUT.

El GAZELLE es un helicóptero de reconocimiento y observación, o exploración. Fabricado en Inglaterra bajo licencia de la AEROSPATIALE, Francia, es rápido, ágil con un buen rendimiento pero aún cuando nominalmente es una máquina para Cinco (5) plazas, el asiento trasero replegable es bastante incomodo, por su reducido espacio.

Ciertas mofificaciones fueron previstas efectuarles a los GAZELLE para la operación "CORPORATE", pero en el corto tiempo disponible para montar la operación no fue posible colocarles todo lo deseado que incluía lo siguiente:

- Flotadores
- Radar altimétrico
- Transponder en banda I para operar con barcos.
- Sistemas de cohetes de 68 mm MATRA "SNEB"
- SAS - SFENA - IFF

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.º 27

- Capacidad para replegar palas
- Aumentar el peso máximo de despeque a 1.800 Kgs.

El WESTLAND SCOUT ha estado en servicio en el AAC desde los primeros años de la década del 60 como un helicóptero liviano utilitario. Consecuentemente les fueron montados misiles SS-11 antitanques hilo-guiados y una mira estabilizada de techo para operaciones antitanques en ALEMANIA. Está siendo reemplazado actualmente por el LYNX equipado con misiles TOW(tubelaunched-Optically-tracked-Wireguided) pero se tomó la decisión de no desplegarlos en las islas pues primeramente este helicóptero era muy nuevo en el servicio y secundariamente esto hubiese reducido la contribución Británica antitanque a la NATO en ALEMANIA.

El SCOUT es un helicóptero sencillo, fuerte y rendidor con una amplia cabina para llevar cargas o heridos con una carga de pago en operaciones de alrededor de 1.000 libs. Sin embargo por ser de antigua tecnología su turbina es de alto consumo y con un peso máximo de despegue, la autonomía es reducida. Las modificaciones propuestas para el SCOUT fueron similares a las propuestas para los GAZELLE con excepción del SAS, pero tampoco pudieron ser llevados a cabo totalmente, su peso AWU sin embargo fue aumentado a 200 lbs. más.

Se destaca la tremenda cooperación entre los servicios y la industria civil para tratar y completar los preparativos en tiempo. La colocación de los cohetes SNEB sobre los GAZELLE es un ejemplo clásico. No había a la sazón diseño o previsión alguna para esta modificación, pero llevó solo una semana desde el momento que se tomó la decisión de armar los helicópteros hasta que el primer sistema fue provisto.

Esto incluyó consultas con MATRA, los fabricantes en Francia, provisión de partes y conjuntos al UK, modificaciones en la aeronave por la WESTLAND HELICOPTERS Ltd., vuelos de prueba y tiro, y finalmente la autorización para operaciones a bordo desde barcos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 03

Además de las modificaciones a las aeronaves se montaron ametralladoras 7,62 mm. en los SCOUT, se instalaron contramedidas infrarrojas en ambos tipos de helicópteros, se proveyeron un número limitado de visores nocturnos de primera generación, blindaje en el piso, camillas para uso interno y externo y cubiertas para enmascararlos. Los recambios de aeronaves fueron escalonados para 30 días de uso a regímenes de vuelo intenso con aeronaves listas para ser enviadas con 24 horas desde UK. Se designaron reemplazos de bajas de combate de personal y material y se los mantuvo alistados en Inglaterra.

COMANDO Y CONTROL

A través de la campaña las dos brigadas manejaron la asignación de misiones de sus propios helicópteros. El Comando FFTT(Fuerzas Terrestres)una vez establecido contenía en su seno una célula de coordinación para las armas de apoyo en el cual esta un OE para el manejo de los helicópteros livianos y su equipo de trabajo. La tarea del Oficial de Enlace (OE) era la siguiente:

- Asesorar al comandante sobre el empleo de los helicópteros.
- Coordinar los pedidos de misiones de vuelos de los helicópteros livianos requeridos por el HQLFFI(Headquarters Land Forces Islas MALVINAS), de acuerdo a las disponibilidades.
- Supervisar el uso y los pédidos de helicópteros livianos y requerir los reemplazos, o prevenirlos si fuese necesario.
- Asistencia en el control del espacio aéreo adelantado.
- Asistir a sus pares de las organizaciones de helicópteros de apoyo logístico de la RAF y la Aviación Naval Inglesa.

El SACC (Supporting Arms Coordinatión Cell) era responsable de la coordinación del espacio aéreo adelantado, estableciéndose una altura de 50 pies sobre el terreno para uso exclusivo de los helicópteros, aviones arriba y helicópteros abajo. Todos los sistemas de Defensa Aérea fueron impuestos de no tirar contra los helicópteros, debido a la ausencia de una amenaza significativa de helicópteros enemigos, pero eran libres de tirar contra aviones.

ARCHIVO ... ARMADA FOLIO Nº 08

Dos GAZELLE fueron previstos por día para apoyar al Cdo. FFTT(HQLFFI) y a las formaciones. Estos eran previstos por las dos Br(s). Aunque estas aeronaves fueron vitales particularmente para el Cte. y su EM para visitar a las Br(s) en primera línea, el sistema establecido se convirtió cada vez más difícil de manejar a medida que los Dos Escuadrones de Brigada se desplazaban hacia adelante siguiendo a sus brigadas en avance y como consecuencia el tiempo de vuelo en tránsito aumentaba cada vez más. Otro problema adicional fue no contar con una red de comunicaciones particular para comunicarse con los helicópteros livianos en el Puesto Comando de las FFTT, además de las interferencias estáticas por ejemplo en HF a la noche.
Hubiese sido más provechoso quizás asignar Tres (3) helicópteros livianos permanentemente al HQLFFI para su uso exclusivo.

COMUNICACIONES

Mencionada la falta de una red de comunicaciones particular para los helicópteros livianos en el HQLFFI. Esto presentó una desventaja en varios sentidos por la insuficiencia de espacio a bordo del HMS FEARLESS donde fue instalado el HQKFFI para la operación anfibia. Los Dos (2) escuadrones de aviación operaron con su propia red de comunicaciones radiales en VHF (FM) dentro de sus brigadas y a veces el HQLFFI, fue capaz de enlazarse durante las misiones de vuelo de los helicópteros livianos, facilitando así las comunicaciones. El VHF fue usado por las frecuencias disponibles y la vejez de los equipos de a bordo las tornaron insuficientemente eficaces. Estas radios están siendo reemplazadas y los nuevos equipos superan el inconveniente.

El trabajo a bordo de las tripulaciones en vuelo fue muy grande teniendo en cuenta los cambios de códigos IFF; codificar, desecdificar, transmitir y autenticar, mientras se vuela a muy baja altura y en condiciones de combate, resulta muy engorroso y aumenta la fatiga.

Las comunicaciones sobre la situación del momento de las tro-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N.º 10

pas era muy difícil de ejecutar siguiendo este procedimiento y presentó serios problemas durante la ejecución de las misiones de vuelo. Fue una batalla de movimientos rápidos; los códigos y frecuencias cambiaban rápidamente a medida que unidades y barcos cambiaban de posición. Las tripulaciones por lo tanto, mantenían sus comunicaciones radiales al mínimo y ganaban tiempo aterrizando en los puestos de comando de las unidades de primera línea para adquirir información actualizada de boca de los protagonistas y llevándola luego a escalones superiores. El empleo de sobrenombres y otros métodos demostraron ser más agiles y faciles de emplear por radio que trabajar con el complejo sistema de codificar y descodificar en vuelo.

Es por lo tanto razonable asumir que la fatiga de los tripulantes en vuelo pudo haber sido reducida considerablemente si se hubiese contado con algunas formas de almacenamiento y transmisión automática de datos entre el helicóptero y los puestos de comando.

PREPARACION Y ENTRENAMIENTO

Es obvio que se dispuso de poco tiempo para llevar a cabo una serie de tareas previas y entrenamiento para la operación "CORPORATE" a causa de la velocidad con la cual la campaña fue montada.

En los hechos la instalación de muchas de las modificaciones en las aeronaves fue continuada durante el largo viaje por mar hacia el sur y la pausa de dos semanas en las islas de la Ascensión.

El Comando del Escuadrón de Aviación de la I.M., estaba entrenado para operar desde barcos en apoyo de su brigada y para ejecutar asaltos anfibios a causa de ser de I.M. Es por ello que fue elegida para iniciar la operación. Pero por otro lado el 656 Sqn. (Escuadrón Aviación del Ejército Británico), cuyo rol normal no requería entrenamiento de este tipo, no lo poseía, ni tampoco poseía un equipamiento adecuado para operar desde barcos; un considerable esfuerzo fue necesario para equipar las

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 11

máquinas y entrenar tripulaciones.

El Escuadrón 656 no formaba parte de la 5ta. Brigada y por lo tanto fue necesario operar con ella. Esto fue posible durante las dos semanas previas al embarque. El 656 sacó provecho de este período de entrenamiento junto a la 5ta. brigada para familiarizarse con los procedimientos operativos normales de la brigada y para conocer a las unidades junto a las que luego combatiría.

El conocimiento de las dificultades que el terreno de las islas presentaban a la transitabilidad de los vehículos terrestres y las limitaciones del lugar en las bodegas de los barcos redujo el embarque de vehículos a los esenciales, es decir puestos de radio, y de Comandos. E l Jefe del 656 se vió de pronto con un superavit de conductores de vehículos. Pensando en la defensa local, entrenó a los choferes, junto con los cocineros y personal de los servicios para apoyo de combate, para formar una sección de defensa local.

El entrenamiento duro el preembarque y el viaje por mar, y para su arribo a las islas el escuadrón era una subunidad efectiva. La sección fue dividida en tres grupos para la defensa local del Puesto Comando del escuadrón y las dos secciones de vuelo dando una muy necesaria seguridad a la subunidad.

Las operaciones nocturnas previstas obligaban el empleo de anteojos de visión nocturna. Solo se contaba con un número muy limitado de ellos que estaban disponibles, algunos fueron destinados a los helicópteros livianos. Estos fueron, divididos entre los dos escuadrones aún cuando su número no alcanzaba para equipar totalmente a un solo escuadrón. Solo el Cdo. Escuadrón de Aviación de la TM pudo entrenar a sus tripulantes durante el viaje de ida, de manera que a su llegada a la zona de operaciones, por lo menos algunas, tripulaciones habían alcanzado un nivel aceptable de eficiencia.

Además del entrenamiento específico de aviación y de preparación se hizo un esfuerzo considerable para aumentar las destreza

personales como el tiro con armas livianas, primeros auxilios, y por supuesto gran énfasis sobre el entrenamiento físico. Este último aspecto provó ser poco más tarde esencial y contribuyó fundamentalmente hacia el éxito final de la campaña.

ARCHIVO DE LA ARMADA FOLIO N° 11